

## Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 2Q24 Analysts / Investors Conference Call held on Wednesday 07 August 2024

**Hatem:** Hello, everyone. This is Hatem Alaa, from EFG Hermes, and welcome to Jazeera Airways' Second Quarter 2024 Results Call. I'm pleased to have on the call today from Jazeera, Barathan Pasupathi, CEO, Krishnan Balakrishnan, CFO. We'll start by a presentation from management, and then we'll open the floor for Q&A. As an initial reminder, to ask a question, you can either type it in the Q&A chat box, or you can click on the Raise Hand button. Gentlemen, please go ahead.

**Barathan:** Thank you, Hatem, and good afternoon to everyone on the call today. I am joined today by our Deputy CEO and Group CFO, Krishnan Balakrishnan. We are pleased to announce that Jazeera has rebounded strongly in quarter two 2024 after the Q1 modest results we've seen mainly as a result of the EGP devaluation.

This quarter, Jazeera has continued the recovery momentum we have seen strongly in Q1 and delivered growth in all three indicators, in revenue, passenger numbers and net profits by 37%. At the same time, you'll see Jazeera has improved both operational efficiency, while maintaining market share in Kuwait.

Now, let us unpack the successful quarter by referring you to the key Q2 operational and financial headlines on slide six. Here, you will see passenger growth at 6.5% in the quarter. This marks another consistent and successful quarter of delivering more than 1 million passengers across the network and our very own dedicated Terminal 5. And that's actually 1.1 million, to be more precise.

This was achieved despite the marginally lower load factors seen in the quarter. And the load factors were a result of the network we designed to serve a strong directional religious market in the Haj season that was predominated in June of Q2.

Utilisation in Q2 narrowed to Q1. The utilisation levels of 11% difference with Q2 2023 is a result of the trimming and adjustment that we referred to, where we acted nimbly, and being agile in managing capacity in April and May and ramping it up to June 2024. We were picking destinations profitable for flying in the start of summer season. Getting into summer, our utilisation will trend

much higher, as you'll see in our Q3 performance. April and May planned maintenance events resulted in the utilization level that we actually covered in the Q1 webcast.

The yields in Q2 2024 were marginally lower, but the rate of increases we've seen between Q1 and Q2 was sharper in 2024 than in 2023. You will see this specifically when you look at the key performance metrics at the back end of our presentation today.

Overall, we are very pleased with this quarter, and it was a quarter that has not only delivered good financial results but is very well executed operationally, despite a number of challenges we've had across the network in terms of airport floodings, airspace impacts, which Jazeera handled very resiliently.

Now shifting to the first half 2024 operational headlines on page seven, you'll show a similar trend and, importantly, show the passenger growth of 5.3%, while load factor, utilization and yields show the averages over the six months and the narrowing gap in Q1. The momentum of recovery is strictly intact, and we're getting better in each quarter.

The second quarter financial highlights seen on page eight, the first... Yes. Second quarter financial highlights you see here on page eight shows Jazeera has navigated a robust recovery from Q1. Here, you see revenue, operating profit and net profit all moving in the right direction, with a good result of a 37.3% robust movement in net profit, Q on Q.

On revenue, Jazeera recorded KD 52.6 million in the quarter and established a growth of 6.2%. At operating levels, operating profit was KD 6.7 million, which was a 17.6% improvement. And you've seen net profit, which I've covered off, with a 37.3% improvement. Operating 23 aircraft in service and flying into 61 destinations, Jazeera recorded this revenue.

Now looking at the first half financial highlights on page nine, you'll see the year-on-year comparison on page nine, which shows a positive movement in revenue of 1.1%, and operating profit and net profit have narrowed compared to Q1. Now, the impact you see here on the first half net profit levels was due to the Egyptian Pound devaluation that we covered off very precisely in the quarter one webcast.

Now let us move into ancillary revenue. Here, you'll see Jazeera has outstanding growth both on the quarter and at the halfway mark on ancillary revenue. This is due to the strong focus that we've put on the various segments of ancillary and the ancillary attachment to passenger ticket sales. And we will continue to pursue multiple opportunities in this space. In Q2, the growth was 18.2%, with KD 5.2 million ancillary revenue. And in the first half, we totaled a KD 9.6 million in ancillary revenue, with a 13.8% growth.

On the left side of this presentation, you'll see cargo revenues, which is a small percentage of our overall scheme of ancillary revenue. But as we carried more passengers and brought up more flying, you'll see a lower content on cargo. We'll focus more on this in Q3 and Q4 of this year.

Now, moving on to the terminal performance, the T5 performance in this quarter was nothing short of outstanding, not only in the financial metrics, which I will cover, but the operational flow and the customer experience improvements we have seen through the terminal.

T5 continued to benefit from the passenger growth seen in the airline and did not see any cancellations, even in the recent global IT outage. With 2.3 million passengers in the terminal, the first half revenues were KD 6.6 million, EBITDA was at KD 5.4 million and net profit at KD 5.1 million. This is a net margin of 77% compared to 74% last year.

The focus on duty-free sales, launch conveniences and other adjacent passenger experience initiatives were good contributors that resulted in this higher margin in Q2. We have also leased out more commercial footprint this quarter. This continues to support the T5 expansion plans we currently have in design stages to serve somewhere close to 7.5 million capacity by 2026-2027.

Now let me take you to the first half market share and passenger distribution. You'll see that Jazeera continues an impressive record of supporting the Kuwait hub, with a dual brand offering. In the last quarter, I shared why both national carriers play an important role in establishing direct connectivity from Kuwait to key markets and new destinations. This is complementary to the Kuwait Air hub, as we have this play across in the rest of the world.

From official statistics, Jazeera has maintained market share during the entire first quarter and second quarter in terms of passengers carried and aircraft

movements out of Kuwait Airport. In the first half, Kuwait aviation market has grown, on average, 3% year on year. Jazeera's market share stood at 28.8%.

If you look at the overall passenger geographic distribution in both first half in 23 and 24, you'll see a slight shift towards the European traffic segment. This is primarily due to the seasonal capacity that we have established through summer and our launches in Krakow in Poland as well as increasing frequencies to Sarajevo and other destinations in summer. If you look at the passenger distributions for the rest of the markets, they have relatively remained stable, and we look forward to establishing a greater leisure segment in quarter three, during the summer season.

In terms of operational updates, this summer season has been a record season for Jazeera. Jazeera achieved the highest aircraft rotation in Q2 and first half and delivered strong terminal and operational efficiency and is seeing a very active summer booking season.

The Haj season was also exceptionally busy, and this has been one of the busiest and active Haj seasons for Jazeera. And as I covered earlier, the load factors you see in Q2 were predominantly a result of the direct services that Jazeera established from markets outside of Kuwait and into Saudi Arabia, complementing the network loads. On-time performance was also significantly improved in this quarter. With operational refinements in both ground operations and in Terminal 5, this has allowed us to achieve an OTP of 88% in the quarter.

Continuing our commitment to a high safety and operational standard, Jazeera renewed the IATA Operational Safety Audit certification in Q2, and just recently, we grew our fleet to 24 units when we took delivery of aircraft 24. And we plan no further increases in Q3 and Q4 as we drive further utilisation in the business.

In terms of new destinations, you've seen the launch of Krakow in Poland and Batumi in Georgia, and at the same time, across the network, Jazeera has increased frequencies in a number of leisure points that have shown huge demand from the market.

Now, turning into the market outlook for Q3 and the rest of 2024, the revenue trend in summer remains strong and stable, but we remain cautious on the geopolitical fronts, especially in the Middle East, and recently, as you've seen,

in Bangladesh. We do, however, expect moderate yield improvements as capacity closely aligns with demand curves.

We have seen demand in Kuwait remain strong, but at the same time, we have seen capacity retract marginally across a number of markets. Hence, we've been very selective in terms of our network expansion and the frequencies we build into our footprint.

In terms of cost, fuel prices are relatively higher this year compared to last year, but crack spread is normalizing for us. The ongoing cost transformation efforts that Jazeera has pursued, including both operational efficiencies and other cost initiatives across all the segments of the business, has allowed us to absorb this fuel price increase and deliver very good outcomes in this quarter.

In terms of market condition, the oversupply in the market do persist, even as we see equilibrium being achieved between demand and supply. We are managing our capacity into this market in a very agile and nimble manner, as we've done in Q1 and have shown in Q2, and we'll expect to do that in Q3 and for the rest of the year.

Now, before I hand over to Krishnan to cover the details of the key parameters and financial highlights, I'd like to take a moment here now to acknowledge the passionate and incredible people and teams across the network at Jazeera Airways for the outstanding efforts and the resilient performance we've seen in this quarter. Krishnan, over to you.

**Krishnan:** Thank you, Bara. A very warm good afternoon to everybody on the call. Moving to the slide number 19, Bara has touched upon all the main KPIs in this section. I just would like to add and highlight that we have been very selective in the routes that we flew in 2024. You will notice that our aircraft utilisation and sector length have been lower than the previous year for this same reason. The number of destinations also is therefore lesser than the previous year.

We have very consciously avoided non-profitable flying in this year. The results are evident in the profit and loss, which is on slide 20. In 2Q of 24, the operating revenues were 6% higher compared to the second quarter last year due to the increased passenger numbers.

The operating costs were higher by 4.7% versus the last year, driven by 7% increase in operations and a 4% surge in fuel prices. Cost efficiencies, like Bara mentioned earlier with the transformation programme, have obviously delivered benefits, as can be seen in this parameter. As a result, our operating margin was higher by 18% compared to the previous year.

The cash balance increased in 2024 by KD 44 million due to the increased advanced bookings and the utilisation of bank facilities. After offsetting all the bank loans availed, our cash position is still KD 10 million positive as of June 30, 2024.

The fixed assets increased primarily because of some investments we did in some capital projects. Liabilities are higher due to the higher advance bookings that we have this year from the passengers compared to last year and the bank loans availed. With this, I conclude my section. Thank you, everyone, and back to you, Bara.

**Barathan:** Thank you, Krishnan. And I now open the floor if you have any questions. Over to you, Hatem, to moderate.

**Hatem:** Thank you, everyone. To ask a question, you can either type it in the Q&A chat box, or you can click on the Raise Hand button and unmute your line. Again, you can either type your question in the Q&A chat box or click on the Raise Hand button. We'll take the first question from the line of -----, please unmute yourself.

-----: Thank you for the opportunity and congrats on a very strong quarter. I have a couple of questions. First, on the competitive environment, Bara, you touched about that, but I just wanted to get a sense of how do we see third quarter playing in terms of yield and the UAE carrier's capacity. If you can just give a sense, because the yield jump in the second quarter looked very good. So how do we see that playing out in the most important quarter of the year? Some more colour on that perspective would be helpful.

Second question is on the fleet management. I see that you are looking at subleasing one of the aircrafts. So given that the utilisation has fallen in general of the overall fleet, how do we see this going forward? Would you be open to letting go of some more of your fleet, or sublease it until you have more sense of where you want to deploy profitably within the network?

And third, just on the T5 update, the capacity expansion, have you got the necessary approvals for increasing the capacity to 7-7.5 million, or is there any bottlenecks or delays that you want to update us on? Thank you.

**Barathan:** Thank you, ----- . Great questions. Let me first tackle the question on fleet. As you've heard from us in quarter one, you're very clear in terms of how we are managing, in a very agile and nimble way, our capacity going into Q1 and Q2 from what we saw in Q3 and Q4.

If you refer back to the transcripts in Q3 and Q4, there were a lot of questions raised by the investment community on capacity and how Jazeera has been managing yield in those quarters. Likewise, we have put paid to some great lessons we have learned from last year, and that's why we have managed capacity in Q1. And that has really proved very strongly in Q2, as you've heard from Krishnan, in the way we chose profitable flying compared to flying across all destinations in the network.

So now, answering that question with the question on fleet you've asked, yes, we have gone to the market to temporarily place one aircraft out in the market. As we come and capture the good yield environment, we don't want to flood the market with overcapacity.

And likewise, I'll refer that question to your first question, on yield and GCC capacity, we're also seeing that play out with a number of competitors. You probably heard one competitor pulling out on direct services in Kuwait from the UAE in totality. We have seen competitors elsewhere across the network trim their services and frequencies into Kuwait. Now, all this didn't happen by chance. It has only happened from the Q3-Q4 effects of last year and what even competition has realised, coming into Q1, Q2 and Q3 of this year.

So you've seen that. With that, I'll answer the first question in terms of fleet. Yes, we are removing one aircraft because we've designed a network which will drive our utilisation very hard from the utilisation levels you've seen in Q1 and Q2. It's still early days, but Q3 looks very promising at this stage. And we'll comment on the quarter when we complete the quarter at the next web call. Now, so that's capacity.

On yield, as I said, we have seen retraction of capacity by competitors in the market. Our Q2 performance on yield is a combination of a very strong summer season in June and also a very well-designed Haj season, in which we really flew

to the highest number of Haj sectors that Jazeera has flown. That really led to a very good spike in Q1 to Q2 yields we've seen.

Now, playing that out in Q3, it's still early days. We've seen some very good positive momentum in bookings. You've heard Krishnan mention about our liabilities higher this year due to the fact that we've taken a lot of advance booking. We see bookings being very strong. We are driving high load factors across the network for the remaining months in summer. And hence, we will maintain a positive momentum in yield.

The only caveat I'll put there is how the geopolitics plays out in this quarter. As you know for a fact, I think all of you know for a fact, we are watching this day by day in terms of what's going to happen with the FIR and airspace if there are any geopolitical tensions. So I hope I've answered both those questions.

And the last one, in terms of Terminal 5, look, Kuwait has gone into a good political strike from what you have seen today. The political situation in Kuwait has changed. We are very encouraged by the discussions we've been having with stakeholders and policymakers in Kuwait. And likewise, we are confident that by 26-27, we will be able to deliver more capacity in the market.

Definitely, we are pursuing both options. We have the T5 expansion as one design activity in terms of where we can build more capacity, and we are looking at other programmes as well. So both of those, I can say that we don't see any roadblocks. We have not received any roadblocks. We are just pursuing the procedural steps that we have to pursue in Kuwait to make sure that we have put all the required steps to complete the projects, and we are determined to build the capacity.

If you look into where the aircraft orders are going to come in to 26-27 and you project the level of growth that Jazeera will see, you will be clearly... It will be very visible to everyone that we need capacity of at least 7 million to 7.5 million by 26-27. Thank you.

-----: Thank you. I will ask more questions later if there is a chance.

**Hatem:** Thank you. I'll take a few questions from the chat. ----- has a few questions. I'll take the first two. Can you please explain what drove the yields in Q2 versus Q1



24, and any guidance on yields for the rest of the year? And any update on the passenger quotas on the routes to the subcontinent and Egypt?

**Barathan:** Let me tackle the quotas on Egypt first, and then I'll tackle the yield question because I've kind of answered the yield question in my first segment of questions. On quotas to Egypt, if you've seen Jazeera's network, we are spread out between six to seven destinations, be it winter or summer, across Egypt. And in some of these destinations, we remain a single operator from Kuwait. If you look at the network and you look at the capacity we plan, you'll see this.

Now, the quotas do not affect us across the whole network into Egypt. Yes, they do affect us in the capital city of Cairo. But after Cairo, we are pretty much balanced across the rest of the network. Now, if you look at Upper Egypt, we have put in a lot of capacity into Upper Egypt. If you look at Alexandria, we've put in a lot more capacity into Alexandria.

These are markets that are well-supplemented by Jazeera through several customer segments. You have leisure, you have business, you've got family and relatives moving up and down both markets and Kuwait, and you have the labour traffic. So, we're well-positioned to basically continue taking the opportunities of growing into this market, and we don't see any limitations in doing so, except in the capital markets which I've covered.

On the yield, differences between Q1 and Q2 or 23 and 24 is the environment. I've covered the capacity retraction that we have seen in some of the markets earlier. And the other thing that we are very clear about is the way we have put capacity in the markets and chosen the footprint this year relative to last year.

Of course, that's only because of the learnings from Q1, Q2 and Q3 of 2023, that has allowed us to do that in 2024. We continue learning, we continue having our ears very close to the ground, and we continue matching supply and demand imbalances and balances, where we need to, to achieve the yield. Thank you.

**Hatem:** Okay. A question from ----. Congratulations on a very strong quarter. It seems that the utilisation of aircraft is lower. Does it mean that the company is reducing utilisation to counter overcapacity? Also, load factors are lower Q on Q. Is it for the same reason, or lower traffic in April and May?

**Barathan:** Great question. The Middle East market is very interesting, as I think all of you are very accustomed to. If you look at it, you have the shoulders and you have a peak. Now, predominantly, in the prior years, what we have done is we have applied the same schedule and capacity on the shoulders as we've done in the peak.

Obviously, for seasonality, it now has proven to us that it's wiser to push utilisation very hard and rapidly and accelerate that during the peak months, and peak windows even in the shoulders, while putting our aircraft down into maintenance, and both heavy maintenance and component checks that we have to do with the aircraft in the shoulders. So as we covered in Q1, this is all about active and nimble capacity management and deliberate maintenance planning that Jazeera has taken throughout the last two quarters, and which we'll do so after Q3.

Now, in Q3, our utilisation levels are going to be very different from Q1 and Q2. Just looking at July and even at the tail end of June, those numbers are much better than January to May of this year. So that we will address when it comes to utilisation numbers. We are not deliberately pulling down utilisation or capacity throughout the season, but we are only doing it in the shoulders. Thank you.

**Hatem:** Okay. A question from -----. The fleet size for the third quarter, will it be 24 aircraft, or are you planning to add wet leases temporarily for the busy third quarter?

**Barathan:** Now, when it comes to fleet, we have just collected aircraft 24. Now, this came in very early in the third quarter, and it is almost at the tail end of a summer season, at a busy summer season. We have opportunistically utilised the aircraft in the fleet at the current point. But towards the closing half of 3Q, and it's essentially the month of September onwards, or late August onwards, we will not require 24 aircrafts. We will only operate 23 aircraft very strongly and with high utilisation levels, as we'll do the same in Q4. Thank you.

**Hatem:** A question from -----. What is the CapEx and funding required next year? And if you can provide guidance on the number of passengers and the revenue per passenger for the next couple of years.

**Barathan:** Let me tackle the second question on passenger numbers. We do not specifically provide annual passenger numbers across the years. But if you've

seen my initial comment on modelling the order book from Airbus and our terminal capacity requirements, I think you know where we are heading to in terms of growth.

And growth will happen with the sheer fact that, one, we will be taking on more aircraft in the fleet over the delivery schedule we have with Airbus on the 26 firm deliveries, 18 320neos and eight 321neos, and two, in terms of transformation efforts.

This is part of the transformation effort and drive that Krishnan and the team are pursuing. And we will hope to give you more clarity in Q3 at the TLA and the webcast to surprise you with a number of things that Jazeera will be doing as we look to grow capacity between now and 26 and 27.

In terms of CapEx, we have enough banking lines in Kuwait and within our treasury lines we have for the CapEx we need. We are funded, as you've seen, most of the PDPs, with cash, very little borrowings. And so that will remain true. However, when we clearly formulate and sign off on some of the transformation activities, we will be able to give you a clear indication of our CapEx pipeline, probably in the Q3 webcast, or if not, the Q4 webcast.

**Hatem:** Thank you. A question from ----- . Can you quantify the financial impact, if any, from the Microsoft IP server outage last month?

**Barathan:** Thank you for the question. It was a tough day for Jazeera, as it was for many airlines across the world who have gone through these CrowdStrike issues. Now, we had almost close to 5,497 customers impacted, with an average delay of 161 minutes of flight.

But the good news story here at Jazeera is, given the dedicated terminal facilities and the fact that we are able to control the end-to-end customer journey in the terminal in Kuwait, we did not cancel a single flight across the network. Yes, there was a small impact on financial elements. They were not significant, and not significant for us to even mention on this call today. Thank you.

**Hatem:** Some follow-ups from ----- . Any updates on the ongoing cost initiatives and the potential savings in 2024 and 2025? And were there any one-off items that positively impacted Q2 net profits?

**Barathan:** Thank you for the question. Let me refer you to Krishnan to take on this question. One moment.

**Krishnan:** To answer the second question first, there are no one-off items in the profit and loss account which have benefited the bottom line in quarter two. The only one-off was a hit of 2.5 million that we took in quarter one for the devaluation of certain currencies in our network.

In terms of the cost initiatives, the savings that we have initiated, all I can say is that we are on target. You are actually seeing the benefits already. We have seen the benefits in the last two, three months. I am unable to tell you the specific number, but we have set targets for ourselves internally. And by the end of the year, you will actually see the full benefit that we have done. I think it is premature right now to give you any indications of the number, but definitely, we are on track, and we have already seen the benefits so far.

**Hatem:** Thank you. The last question is another one from ----- . If you can provide an update on T5 expansion and Terminal 6 plans.

**Barathan:** Thank you for the question again on the terminal. And I will repeat myself again. As you said, in terms of the order book profile, we need terminal capacity to increase, and especially with projections of the 26 aircraft coming into Jazeera from 2026 onwards.

Currently, with the approval plans we have, we don't see any roadblocks. We are continuing. We are, in fact, doing a lot of brainstorming in terms of the better terminal configuration we will need between commercial footprint and passenger footprint to get the best yield mix in the terminal.

We have seen fantastic results on our duty-free product, and we will, in fact, grow adjacent businesses across our brands from the terminal experience we've had, both in terminal and outside of the terminal. And that's for T5 expansion. We will need to expand the terminal within 24 months. The design, the terminal is in the design stage. We are pending approvals that are moving.

When I say approvals are moving, Kuwait has now seen a better business environment, given the recent changes, in the way approvals are coming forward. We have had a number of approvals in the business that are supporting the airlines. And likewise, we are waiting for the final approvals for the terminal. So that's for T5 expansion.

As for T6, beyond T5 expansion, T6 will be a game changer, just like the 321neos will be a game changer for Jazeera. And we are excited to build on the plans for that. But that's one step after T5 expansion. And as you know, in Kuwait, there are other terminal expansion plans going in the market, and that only bodes well for both national carriers in Kuwait. Thank you.

**Hatem:** A few more questions came through. A question from ----. Could you please comment on dividend policy and biannual dividend distribution?

**Krishnan:** So in the last couple of years, we have been distributing the entire profits as dividends. This year, we will look at it towards end of the year. We are not recommending an interim dividend, because we want to see how the plans work out for the rest of 2024. We are quite optimistic about it, and so we hope that we can make distributions to the shareholders towards end of the year.

**Hatem:** A question from ----. Do you think the number of passengers using Terminal 5 would follow the same growth trend as the projected expansion to 7 million in 2026 and 2027?

**Barathan:** Thank you. It's a great question, and it's a question that we are very passionate about. We built Terminal 5 with a holding capacity of between 2 million to 2.5 million. If you've seen what Jazeera has been able to design and engineer with security systems, baggage systems, the check-in counters and even priority boarding arrangements in the terminal, with the two dedicated air bridges we have and the remotes, we have been almost able to double the handling of what the terminal was built for.

Now, we really need the footprint as we grow forward. And we will be very pleased to allow greater conveniences in the terminal. And some of the areas we are looking at would be a bigger lounge access. If any of you have gone through our terminal, you'll know that you will not be able to get lounge access because it is 99.9% full 99.9% of the times. So we will definitely build a lot more conveniences. Of course, there will be more retail footprint in the T5 expansion, but we will definitely drive a lot of volume and value out of the investments in the terminal. Thank you.

**Hatem:** Another question from ----. Any update on the Saudi joint venture in the Eastern Province, in Dammam?

**Barathan:** No, no comment on that. As I think all of you know, we have fulfilled all the obligations in terms of the filing process. And we are waiting for the outcome, but we've not heard anything. Thank you.

**Hatem:** A question from ----. Can you please share your thoughts on the planned expansions from multiple players in the GCC region, especially those based in KSA? If you can comment on the demand-supply situation currently and in the long term.

**Barathan:** Thank you. Look, it's a great question. If you look at the relative growth that the KSA has seen, and you've seen Jazeera's footprint going into KSA and KSA's investments into development, growth, leisure destinations, we have been a big benefactor from this, even policy changes in KSA, from the religious market opening up from narrow windows to a wider annual basis.

Yes, we have seen a number of airlines go out with order books for the respective hubs, but we are very bullish on Kuwait as a hub and how both national carriers can serve this market that is looking for direct connectivity from Kuwait to points which will give the customers a seamless, direct experience versus having a one-stop product, or a multi-stop product.

Yes, we have seen a lot of expansion plans across a lot of countries in GCC, and elsewhere as well. But we are very focused in terms of what we need to do, in terms of having the right product, the right price segment and the right value definition for our customer, including our own supply chain capacity building to cater to the Kuwait market.

So we are not too distracted about what we are seeing in the external environment, because we stay very focused in terms of the voids and the pockets of opportunities we have and are able to fill out of Kuwait, and the value customers are looking for, for direct connectivity from Kuwait to all these markets. Thank you.

**Hatem:** Another question from ----. Any update on your own hangar for maintenance, insourcing of catering, and when do you expect the Airbus deliveries to start? And is it safe to assume that your fleet will be constant at 24 in 2025? 24 planes in 25.

**Barathan:** Let me start with the fleet question first. In terms of fleet being at 23-24 in 2025, you can take it as a baseline. However, when we see demand surge in the

peak windows, we have done this before at Jazeera, we have taken between two to three units on a wet lease basis in a very smart way of leveraging and maximising the yield opportunity in summer months. And we are willing to do that and will do that as we see fit and when we need it. So there's no real concern in terms of fleet.

In terms of Airbus delivery schedules, of course, Airbus is talking to all customers. We have not seen anything come out definitely from Airbus to us in terms of any impacts on our delivery schedule as yet. And we have a number of levers we can pull into ensuring that we have the baseline capacity, with some of the initiatives we will undertake in Q3 and Q4, in ensuring flexibility and flexing-up capacity when we need this in 26 and 27.

**Hatem:** Yes. Last question from ----. Will it be fair to assume that Q2 and Q3 contribution to revenue and net profit will be around 70% of the full year numbers? And do you expect to tone down utilisation levels in Q1 and Q4?

**Barathan:** Let me take the second part of the question first. In terms of utilisation, Q1 coming out of Q4, if you have seen that successfully for the last number of years, except for the period of post-COVID recovery, where utilisation was very high because of the surge in demand and the lack of capacity, that trend will continue. That trend continues.

Where we find competitors or even market-attracting capacity in certain markets, we will ramp up utilisation, and we are not shy about doing that. But I think next year, you'll see, in terms of Q1, March has got a full month of Ramadan, and if you look in terms of a forward planning window, it's only sensible in a period like that. All airlines, it's not only Jazeera, will adjust capacity settings to market demand in the holy month of Ramadan. Yes. And what is the other part of the question, please? The first part?

**Hatem:** If Q2 and Q3 will be 70% of full year revenue and net income?

**Barathan:** Yes. Look, I think we cannot give you the guidance. We provide, as we provided today, the numbers as they are through what we have filed in Boursa. In terms of outlook, we have given you an outlook on where we see Q3 and the full year trajectory going on the back of the strong momentum we have seen from Q1 and Q2.

So whether it is 70%, 80% or 50%, we can't comment on any specificity in numbers. But the momentum, if you see in Q1 and Q2, playing out, and our initial comments on what we see in Q3 in terms of demands and what we have posted in terms of advance booking revenues we have collected, you can basically synthesise that you are looking at a good Q3 for the year.

**Hatem:** Thank you. I think there are no more questions at this stage.

**Barathan:** Thank you. It's exactly 4:00, and I really appreciate and thank all of you for taking part in the Q2 webcast today and look forward to connecting, Krishnan and I look forward to connecting with all of you in Q3. Thank you.

**Hatem:** Thank you so much, Bara and Krishnan, and thank you, everyone, for participating. And this concludes today's call. Have a good rest of the day. Thank you.



## نص المؤتمر الهاتفي للمحللين/ المستثمرين بشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع للربع الثاني من عام 2024 المنعقد يوم الأربعاء بتاريخ 07 أغسطس 2024

**حاتم:** مرحباً بالجميع. معكم حاتم علاء، من شركة المجموعة المالية هيرميس، ومرحباً بكم في هذا المؤتمر الهاتفي لعرض النتائج المالية للربع الثاني من عام 2024 لشركة طيران الجزيرة. يسعدنا أن يكون معنا اليوم السيد باراثان باسوباثي، الرئيس التنفيذي لطيران الجزيرة، والسيد كريشنان بلاكريشنان، رئيس القطاع المالي. سنبدأ بعرض تقديمي من الإدارة، ثم سنفتح الباب لطرح الأسئلة وتقديم الأجوبة. كبدائية، يمكنك إما كتابة السؤال في مربع الأسئلة والأجوبة، أو النقر على زر رفع اليد. بإمكان السادة الأفاضل البدء.

**باراثان:** شكراً لك حاتم، أهلاً بالجميع، يسعدني أن أرحب بكم في مكالمة اليوم. يسعدني أن أقدم لكم اليوم نائب الرئيس التنفيذي والمدير المالي للمجموعة، السيد كريشنان بلاكريشنان. كما يسعدنا أن نعلن عن تعافي الشركة بقوة في الربع الثاني من عام 2024 بعد النتائج المتواضعة التي شهدناها في الربع الأول والتي يعزى سببها بشكل رئيسي إلى انخفاض قيمة الجنيه المصري. واصلت الجزيرة في هذا الربع زخم التعافي القوي الذي شهدناه في الربع الأول وحقت زيادة في جميع المؤشرات الثلاثة: الإيرادات، وأعداد الركاب، وكذلك صافي الأرباح بنسبة 37%. ستلاحظون في الوقت ذاته أن الجزيرة قد حسنت كفاءتها التشغيلية محتفظة بحصتها السوقية في الكويت.

دعونا الآن نستعرض تفاصيل الربع الناجح بالرجوع إلى المؤشرات الرئيسية التشغيلية والمالية الرئيسية للربع الثاني في الشريحة السادسة. هنا، سترون ارتفاع عدد الركاب بنسبة 6.5% في هذا الربع. هذا يمثل ربعاً آخر متسقاً وناجحاً في نقل أكثر من 1 مليون مسافر عبر الشبكة ومبنى ركاب الجزيرة T5. وقد وصل ذلك بالفعل إلى 1.1 مليون مسافر، حتى نكون أكثر دقة.

تم تحقيق ذلك على الرغم من انخفاض معدل إشغال المقاعد بشكل طفيف خلال هذا الربع. ويرجع انخفاض معدل إشغال المقاعد إلى الشبكة التي صممناها لخدمة موسم حج قوي في شهر يونيو من الربع الثاني.

انخفض معدل تشغيل الأسطول في الربع الثاني مقارنة بالربع الأول. إن انخفاض معدل تشغيل الأسطول بنسبة 11% مقارنة بالربع الثاني من عام 2023 هو نتيجة للتقليل والتعديل الذي ذكرناه سابقاً، حيث تصرفنا بمرونة وسرعة في إدارة الطاقة الاستيعابية خلال شهري أبريل ومايو وقمنا بزيادتها في يونيو 2024. كنا نختار الوجهات المريحة للطيران في بداية موسم الصيف.

مع دخولنا فصل الصيف، سيرتفع معدل تشغيل الأسطول بشكل كبير، كما سترون في أداء الربع الثالث. وقد أدت عمليات الصيانة المجدولة في أبريل ومايو إلى معدل التشغيل الذي تحدثنا عنه بالفعل في المؤتمر الهاتفي للربع الأول.

انخفض معدل العائد في الربع الثاني من عام 2024 بشكل طفيف، ولكن معدل الزيادة الذي شهدناه بين الربع الأول والثاني كان أكثر حدة في عام 2024 مقارنة بعام 2023. سترون ذلك بشكلٍ تفصيلي عندما تلقون نظرة على مقاييس الأداء الرئيسية في نهاية العرض التقديمي اليوم.

وبشكل عام، نحن راضون جداً عن هذا الربع، حيث أننا لم نشهد نتائج مالية جيدة فحسب، بل أيضاً مستوى تشغيلي ممتاز، وذلك على الرغم من عدد من التحديات التي واجهناها عبر الشبكة من حيث الفيضانات في المطارات وتأثيرات المجال الجوي، والتي تعاملت معها شركة طيران الجزيرة بمرونة عالية.

بالانتقال إلى المؤشرات التشغيلية الرئيسية للنصف الأول من عام 2024 في الشريحة السابعة، سترون اتجاهًا مشابهًا، والأهم من ذلك، سترون ارتفاعاً في عدد الركاب بنسبة 5.3%، بينما تُظهر معدلات إشغال المقاعد وتشغيل الأسطول والعوائد مدى متوسط على مدار الستة أشهر والفجوة الضيقة في الربع الأول. إن زخم التعافي مستمر بقوة، ونحن نتطور في كل ربع.

تُظهر أبرز المؤشرات المالية للربع الثاني كما هو موضح في الشريحة الثامنة، أولاً... نعم. تُظهر أبرز المؤشرات المالية للربع الثاني كما ترون هنا في الشريحة الثامنة أن شركة طيران الجزيرة قد حققت تعافياً قوياً من الربع الأول. فهنا، سترون أن الإيرادات والأرباح التشغيلية وصافي الأرباح تسير جميعها في الاتجاه الصحيح، مع نتيجة جيدة تتمثل في تحسن قوي في صافي الربح بنسبة 37.3% مقارنة بالربع الثاني من العام الماضي..

حققت شركة طيران الجزيرة إيرادات تشغيلية وقدرها 52.6 مليون د.ك في هذا الربع، مسجلة نمواً بنسبة 6.2%. بلغت الأرباح التشغيلية 6.7 مليون د.ك، وهو ما يمثل تحسناً بنسبة 17.6%. وقد رأيت صافي الربح، الذي سبق وتطرقنا إليه، بتحسناً بنسبة 37.3%. فقد سجلت شركة طيران الجزيرة هذه الإيرادات باستخدام أسطول مكون من 23 طائرة في الخدمة والتوجه بالطائرات نحو 61 وجهة.

بالنظر إلى أبرز المؤشرات المالية للنصف الأول من عام 2024 في الشريحة التاسعة، سترون مقارنة على أساس سنوي في الصفحة التاسعة، والتي تُظهر تحسناً إيجابياً في الإيرادات بنسبة 1.1%، كما انخفضت الأرباح التشغيلية وصافي الأرباح مقارنة بالنصف الأول من عام 2023.

والتأثير الذي ترونه هنا في الوقت الراهن على مستويات صافي الربح للنصف الأول يرجع إلى انخفاض قيمة الجنيه المصري الذي تناولناه بالتفصيل في المؤتمر الهاتفي الخاص بالربع الأول. حسناً، لننتقل الآن إلى الإيرادات الإضافية. هنا، سترون ارتفاعاً ملحوظاً في الإيرادات الإضافية لشركة طيران الجزيرة سواء على مستوى الربع الثاني أو النصف الأول من العام. وهذا يرجع إلى التركيز القوي الذي وضعناه على مختلف قطاعات الخدمات المساندة وربطها بشكل جيد مع مبيعات تذاكر الركاب. وسنواصل السعي نحو خلق العديد من الفرص في هذا المجال. في الربع الثاني، شهدنا ارتفاعاً بنسبة 18.2%، حيث بلغت الإيرادات الإضافية 5.2 مليون د.ك. وفي النصف الأول، بلغ إجمالي الإيرادات الإضافية 9.6 مليون د.ك، بزيادة تبلغ 13.8%.

على الجانب الآخر من هذا العرض التقديمي، سترون إيرادات الشحن، والتي تشكل نسبة صغيرة من إجمالي الإيرادات الإضافية. فمع زيادة عدد الركاب وزيادة عدد الرحلات الجوية، سترون انخفاضاً في إيرادات الشحن. سنرعي هذا الأمر المزيد من التركيز في الربعين الثالث والرابع من هذا العام.

انتقل بكم الآن إلى أداء مبنى الركاب T5، فقد كان أداءه في هذا الربع استثنائياً بكل المقاييس، ليس فقط من الناحية المالية، والتي سأعطيها، والتي سأعطيها، ولكن أيضاً من حيث الانسيابية التشغيلية وتحسين تجربة العملاء التي شهدناها في مبنى الركاب.

استمر مبنى الركاب T5 في الاستفادة من ارتفاع عدد الركاب الذي شهده قطاع الطيران ولم يشهد أي إلغاء للرحلات، حتى خلال الأعطال التقنية العالمية التي حدثت مؤخراً. مع وجود ما يقرب من 2.3 مليون مسافر في مبنى الركاب، بلغت إيرادات مبنى الركاب في النصف الأول 6.6 مليون د.ك، وبلغت الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء 5.4 مليون د.ك، وبلغ صافي الربح 5.1 مليون د.ك بهامش يبلغ 77%.

إن التركيز على مبيعات السوق الحرة، وتسهيلات الإطلاق، ومبادرات تحسين تجربة الركاب الأخرى ساهموا بشكل جيد في تحقيق هذا الهامش الأعلى في الربع الثاني. كما قمنا بتأجير مساحة تجارية أكبر هذا الربع. يستمر هذا في دعم خطط التوسعة الخاصة بمبنى الركاب T5 التي نسعى نحوها في الوقت الراهن فهي في مراحل التصميم لتقديم خدماتنا لطاقة استيعابية تقدر بما يقرب من 7.5 مليون راكب بحلول عامي 2026 - 2027.

دعونا ننتقل معاً نحو حصة السوق وتوزيع الركاب في النصف الأول. سترون أن شركة طيران الجزيرة تواصل تحقيق سجل متميز في دعم مركز عملياتنا في الكويت. في الربع السابق، أوضحت سبب أهمية وجود ناقلين الوطنيين في تأسيس روابط مباشرة من الكويت إلى الأسواق الرئيسية

والوجهات الجديدة. ويعد هذا النهج تكميلياً في مركز الكويت الجوي، حيث إنه من المهم ان يتواجد مثل هذا النموذج كما في جميع أنحاء العالم.

وفقاً للإحصاءات الرسمية، حافظت طيران الجزيرة على حصتها السوقية خلال الربع الأول بأكمله والربع الثاني من السنة من حيث عدد الركاب التي يتم نقلها على رحلات المغادرة من مطار الكويت. لقد شهد سوق الطيران الكويتي نمواً في المتوسط بواقع 3% على أساس سنوي في النصف الأول من العام. بلغت حصة طيران الجزيرة السوقية 28.8%.

إذا نظرت إلى إجمالي التوزيع الجغرافي للركاب في كلا من النصف الأول من العامين 2023 و2024، ستلاحظون تحولاً طفيفاً نحو قطاع حركة المرور الأوروبي. ويعود ذلك بشكل أساسي إلى السعة الموسمية التي أنشأناها خلال الصيف وإطلاقنا لخط كراكوف في بولندا بالإضافة إلى زيادة الترددات إلى سراييفو ووجهات أخرى في الصيف. إذا نظرت إلى توزيع الركاب بالنسبة لباقي قطاعات السوق، فستجد أنه ظل ثابتاً نسبياً، وتنتقل إلى إنشاء قطاع سياحي أكبر في الربع الثالث خلال موسم الصيف.

من حيث التحديثات التشغيلية، كان موسم الصيف الحالي بمثابة سجل قياسي لطيران الجزيرة. حقق طيران الجزيرة أعلى معدل دوران للطائرات في الربع الثاني والنصف الأول من العام، وقدم كفاءة تشغيلية قوية، ويشهد موسم حجوزات صيفي نشط للغاية.

كما كان موسم الحج مزدحمًا بشكل استثنائي، وكان أحد أكثر مواسم الحج ازدحامًا ونشاطاً لطيران الجزيرة. وكما ذكرت سابقاً، فإن معدل إشغال المقاعد التي ترونها في الربع الثاني كانت نتيجة رئيسية للخدمات المباشرة التي أنشأتها الجزيرة من أسواق خارج الكويت إلى المملكة العربية السعودية، مما يكمل أشغال الشبكة. كما تحسن مستوى الالتزام بمواعيد السفر في هذا الربع بشكل كبير. ومع التحسينات التشغيلية في كل من العمليات الأرضية وفي مبنى الركاب T5، تمكننا من تحقيق معدل الالتزام بمواعيد السفر بنسبة 88% في هذا الربع.

ومواصلة لالتزامنا بمعايير السلامة والتشغيل العالية، جددت طيران الجزيرة شهادة في التدقيق التشغيلي والسلامة (IOSA) التي يصدرها اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في الربع الثاني، ومؤخراً، قمنا بتوسيع أسطولنا إلى 24 طائرة عندما استلمنا الطائرة رقم 24. ولا نخطط لزيادات أخرى في الربعين الثالث والرابع حيث ندفع لإشغال أعلى في الأعمال.

من حيث الوجهات الجديدة، شاهدتم إطلاق كراكوف في بولندا وباتومي في جورجيا، وفي الوقت نفسه، زادت الجزيرة الترددات في عدد من نقاط السفر الترفيهية التي أظهرت طلباً كبيراً من السوق.

بالانتقال إلى توقعات السوق للربع الثالث وبقية عام 2024، يظل اتجاه الإيرادات قويًا ومستقرًا خلال فصل الصيف، لكننا لا نزال حذرين بشأن الجبهات الجيوسياسية، خاصة في الشرق الأوسط، ومؤخرًا، كما رأيتم، في بنغلاديش. ومع ذلك، نتوقع تحسينات معتدلة في معدل العائد مع محاذاة السعة بشكل وثيق مع منحنيات الطلب.

لقد شهدنا استمرار قوة الطلب في الكويت، ولكن في الوقت نفسه، شهدنا تراجعًا طفيفًا في السعة عبر عدد من الأسواق. ومن ثم، كنا انتقائيين للغاية فيما يتعلق بتوسع شبكتنا وإضافة عدد رحلات أكبر إلى الوجهات التي نريد زيادة تواجدنا بها.

من حيث التكلفة، فإن أسعار الوقود أعلى نسبيًا هذا العام مقارنة بالعام الماضي، لكن هامش الربح بين قيمة النفط كخام وقيمه بعد عمليات التكرير طبيعيًا بالنسبة لنا. لقد ساهمت جهود خفض التكاليف المستمرة التي تبنتها الجزيرة، بما في ذلك الكفاءات التشغيلية ومبادرات التكلفة الأخرى عبر جميع قطاعات الأعمال، بامتصاص زيادة أسعار الوقود وتحقيق نتائج جيدة جدًا في هذا الربع.

من حيث حالة السوق، لا يزال هناك فائض في العرض في السوق قائمًا، حتى مع تحقيقنا للتوازن بين العرض والطلب. نحن ندير سعتنا في هذا السوق بيقظة، كما فعلنا في الربع الأول وأظهرناه في الربع الثاني، ونتوقع أن نفعل ذلك في الربع الثالث وكذلك لبقية العام.

قبل أن أسلم الكلمة إلى كريشنان لتغطية المؤشرات التشغيلية والمالية، أود أن أستغرق لحظة هنا الآن لأشكر الأشخاص وفرق العمل الرائعة والممتازة على مستوى شبكة طيران الجزيرة على ما قدموه من جهود متميزة وأداء مرن شهدناه في هذا الربع. كريشنان، إليك الكلمة.

**كريشنان:**

شكرًا لك باراثان. مساء الخير لجميع المشاركين في هذا المؤتمر الهاتفي. بالانتقال إلى الشريحة رقم 19، لقد تطرق باراثان إلى جميع مؤشرات الأداء الرئيسية في هذا القسم. أود فقط إضافة وتسليط الضوء على أننا كنا انتقائيين للغاية في الوجهات التي شغلناها في عام 2024. ستلاحظون أن معدل استخدام الأسطول وطول القطاع كان أقل من العام السابق لهذا السبب نفسه. وبالتالي فإن عدد الوجهات أقل من العام السابق.

لقد تجنبنا عمدًا الطيران غير المربح هذا العام. والنتائج واضحة في الأرباح أو الخسائر، والذي يظهر جليًا في الشريحة 20. في الربع الثاني من عام 2024، ارتفعت الإيرادات التشغيلية بنسبة 6% مقارنة بالربع الثاني من العام الماضي بسبب زيادة عدد الركاب.

وارتفعت التكاليف التشغيلية بنسبة 4.7% مقارنة بالعام الماضي، مدفوعة بزيادة بنسبة 7% في عمليات التشغيل وزيادة بنسبة 4% في أسعار الوقود. حققت كفاءات التكلفة، كما ذكر باراثان سابقاً في برنامج التحول، فوائد واضحة، كما يتضح في هذا المؤشر. ونتيجة لذلك، ارتفع هامش الربح التشغيلي بنسبة 18% مقارنة بالعام السابق.

زاد الرصيد النقدي في عام 2024 بمقدار 44 مليون دينار كويتي بسبب زيادة الحجوزات المسبقة واستخدام التسهيلات المصرفية. بعد تعويض جميع القروض المصرفية المستخدمة، لا يزال وضعنا النقدي إيجابياً بمقدار 10 مليون دينار كويتي كما في 30 يونيو 2024.

زادت الأصول الثابتة بشكل أساسي بسبب بعض الاستثمارات التي قمنا بها في بعض المشاريع الرأسمالية. وقد ارتفعت الالتزامات بسبب زيادة الحجوزات المسبقة هذا العام من الركاب مقارنة بالعام الماضي والقروض المصرفية المستخدمة. وبذلك أختتم مشاركتي. شكراً للجميع، وأعيد الكلمة إلى باراثان.

**باراثان:** شكراً لك، كريشنان. والآن أفتح المجال للأسئلة إذا كان لديكم أي استفسارات. معك الميكروفون لإدارة الحوار، حاتم.

**حاتم:** شكراً للجميع. لطرح سؤال، يمكنك إما كتابته في مربع دردشة الأسئلة والأجوبة، أو يمكنك النقر على زر رفع اليد وإلغاء كاتم الصوت الخاص بكم. مرة أخرى، يمكنك إما كتابة سؤالك في مربع دردشة الأسئلة والأجوبة أو النقر على زر رفع اليد. سنأخذ السؤال الأول من ----، يرجى إلغاء كاتم الصوت الخاص بك.

**.....:** شكراً على إتاحة الفرصة لنا وتهانينا على هذا الربع المتميز من العام. أود طرح سؤالين. السؤال الأول، حول البيئة التنافسية، لقد تحدثت باراثان عن ذلك، لكنني أريد فقط أن أحصل على فكرة حول كيفية رؤيتنا للربع الثالث من حيث العائد وسعة الناقل الإماراتي. إذا كان بإمكانك فقط إعطاء فكرة، لأن قفزة العائد في الربع الثاني بدت جيدة جداً. لذا كيف نرى ذلك يتأثر في أهم ربع من العام؟ سيكون من المفيد الحصول على مزيد من التفاصيل حول هذا المنظور.

السؤال الثاني حول إدارة الأسطول. أرى أنك تبحث عن إعادة تأجير إحدى الطائرات من الباطن. لذلك، بالنظر إلى انخفاض معدل تشغيل الأسطول الإجمالي بشكل عام، كيف نرى ذلك مستقبلاً؟ هل ستكون من المتاح التخلي عن المزيد من أسطولك، أو إعادة تأجيره حتى يكون لديك مزيد من الأفكار حول المكان الذي تريد فيه نشر الأرباح داخل الشبكة؟

والسؤال الثالث، فقط حول مبنى الركاب 5، وزيادة السعة، فهل حصلت على الموافقات اللازمة لزيادة السعة إلى 7 - 7.5 مليون، أم أن هناك أي عراقيل أو تأجيلات تريد أن نخبرنا بها؟ شكرًا لكم.

باراثان:

شكرًا لك، ----. أسئلة رائعة. دعني أتناول السؤال المتعلق بالأسطول في المقام الأول. كما سمعت منا في الربع الأول، أنت واضح جدًا بشأن كيفية إدارة سعتنا بطريقة سريعة، في الربع الأول والثاني إلى ما توقعناه في الربع الثالث والرابع.

إذا أعدت الرجوع إلى نص المؤتمر الهاتفي في الربعين الثالث والرابع، فقد طرح المستثمرين الكثير من الأسئلة حول السعة وكيفية إدارة طيران الجزيرة لمعدل العائد في تلك الأرباع. وبالمثل، فقد تعلمنا واستفدنا بعض الدروس القيمة من العام الماضي، ولهذا السبب قمنا بإدارة السعة في الربع الأول. وهذا أثبت فعليًا بشكل قوي في الربع الثاني، كما سمعت من كريشنان، في الطريقة التي اخترنا بها الطيران المريح مقارنة بالطيران عبر جميع الوجهات في الشبكة.

لذلك، بالإجابة على هذا السؤال بالسؤال حول الأسطول الذي طرحته، نعم، لقد ذهبنا إلى السوق لتأجير طائرة واحدة مؤقتًا في السوق. ونحن نأتي ونستحوذ على بيئة العائد الجيدة، لا نريد أن نغرق السوق بزيادة السعة.

وبالمثل، سأحيل هذا السؤال إلى سؤالك الأول، حول العائد والسعة بدول مجلس التعاون الخليجي، نرى أيضًا أن ذلك يحدث مع عدد من المنافسين. ربما سمعت أن أحد المنافسين انسحب من الخدمات المباشرة في الكويت أو من الإمارات العربية المتحدة بالكامل. لقد رأينا منافسين آخرين في جميع أنحاء الشبكة يقلصون خدماتهم وتردداتهم نحو الكويت. فكل هذا لم يحدث بالصدفة في الوقت الراهن. لقد حدث فقط كنتائج مترتبة عن الربع الثالث والرابع من العام الماضي وما أدركه حتى المنافسون، متأثرًا به الربع الأول والثاني والثالث من هذا العام.

لقد رأيت ذلك. مع ذلك، سأجيب على السؤال الأول من حيث الأسطول. نعم، نقوم بالتأجير من الباطن لطائرة واحدة لأننا صممنا شبكة ستدفع بقوة من معدل تشغيل الأسطول التي رأيتها في الربعين الأول والثاني. لا يزال الوقت مبكرًا، لكن الربع الثالث يبدو واعدًا جدًا في هذه المرحلة. وسنعلق على هذا الربع عند الانتهاء منه في المؤتمر الهاتفي القادم. وهذه هي السعة في الوقت الراهن.

بالنسبة للعائد، كما قلت، لقد شهدنا تراجعًا في السعة من قبل المنافسين في السوق. يمثل أداء الربع الثاني لدينا فيما يتعلق بالعائد مزيجًا من موسم صيفي قوي جدًا في يونيو بالإضافة إلى موسم حج مصمم جيدًا، حيث قمنا بالفعل بالطيران لأعلى عدد من قطاعات الحج التي قام بها

طيران الجزيرة. أدى ذلك حقًا إلى ارتفاع جيد جدًا في عوائد الربع الأول إلى الربع الثاني التي شهدناها.

الآن، من خلال تطبيق ذلك على الربع الثالث، لا يزال الوقت مبكرًا. لقد شهدنا زخمًا إيجابيًا جيدًا جدًا في الحجوزات. لقد سمعت كريشنان يذكر أن التزاماتنا أعلى هذا العام نظرا لزيادة الحجوزات المسبقة هذا العام من الركاب. نرى أن الحجوزات قوية جدًا. إننا نسعى لزيادة معدل إشغال المقاعد عبر الشبكة للأشهر المتبقية في الصيف. ومن ثم، سنحافظ على زخم إيجابي في العائد.

إن الشيء الوحيد الذي سأضعه في الاعتبار هو كيف تلعب البيئة الجيوسياسية في هذا الربع دورها. كما تعلمون بالتأكيد، أعتقد أنكم جميعًا تعرفون بالتأكيد، نحن نراقب هذا يومًا بعد يوم فيما يتعلق بما سيحدث مع منطقة المعلومات الجوية والمجال الجوي إذا كانت هناك أي توترات جيوسياسية. لذا أمل أن أكون قد أحببت على هذين السؤالين.

والأخير، من حيث مبنى الركاب T5، انظر، دخلت الكويت في إضراب سياسي جيد مما رأيته اليوم. تغير الوضع السياسي في الكويت. نشعر بتشجيع كبير من خلال المناقشات التي أجريناها مع الأطراف المعنيين وصناع القرار في الكويت. وبالمثل، لدينا ثقة تامة من أنه بحلول عامي 2026 - 2027، سنتمكن من تقديم سعة أكبر في السوق.

بالتأكيد، نحن نتابع كلا الخيارين. أمامنا توسعة بمبنى الركاب T5 كمنشآت تصميم واحد فيما يتعلق بالمكان الذي يمكننا فيه بناء المزيد من السعة، ونبحث أيضًا في برامج أخرى. لذا فإن كلا هذين الأمرين، يمكنني أن أقول إننا لا نرى أي عقبات. لم ننتلق أي عقبات. إننا نتبع فقط الخطوات الإجرائية الواجب اتباعها في الكويت للتأكد اتخاذنا جميع الخطوات المطلوبة لإكمال المشاريع، مصممون على بناء السعة.

إذا نظرت إلى طلبات الطائرات في الفترة من 26 إلى 27 وقمت بتوقع مستوى النمو الذي ستشهده طيران الجزيرة، فستكون واضحًا...سيكون من الواضح للجميع أننا بحاجة إلى سعة تتراوح من 7 إلى 7.5 مليون بحلول عامي 2026 - 2027. شكرًا لكم.

شكرًا لكم. سأطرح المزيد من الأسئلة لاحقًا إذا أتاحت الفرصة.

.....

شكرًا لكم. سوف أتلقى بعض الأسئلة من الدردشة. ---- لديه بعض الأسئلة. سأخذ أول سؤالين. هل يمكنك التفضل بتوضيح ما الذي دفع بالعوائد إلى الزيادة في الربع الثاني مقابل الربع الأول لسنة 2024، وما هو التوجيه بشأن العوائد لبقية العام؟ وهل هناك تحديث لحصص الركاب على خطوط شبه القارة الهندية ومصر؟

حاتم:



باراثان:

اسمحوا لي أن أتناول مسألة الحصاص في مصر أولاً، ثم سأتناول السؤال حول العائد لأنني أجبت نوعاً ما على سؤال العائد في الجزء الأول من الأسئلة. فيما يتعلق بالحصاص إلى مصر، إذا شاهدتم شبكة الجزيرة، فإننا منتشرون ما بين ست إلى سبع وجهات، سواء كانت في فصل الشتاء أو في فصل الصيف، في جميع أنحاء مصر. وفي بعض هذه الوجهات، نبقى مشغلاً واحداً من الكويت. فإذا نظرتم إلى الشبكة ونظرتم إلى السعة التي نخطط لها، سترون ذلك.

الآن، لا تؤثر الحصاص علينا عبر الشبكة بأكملها في مصر. نعم، إنها تؤثر علينا في القاهرة. لكن بعد القاهرة، أصبحنا متوازنين إلى حد كبير عبر بقية الشبكة. وإذا نظرتم الآن إلى صعيد مصر، فقد وضعنا الكثير من السعة في صعيد مصر. إذا نظرتم إلى الإسكندرية، فقد وضعنا المزيد من السعة في الإسكندرية.

هذه هي الأسواق التي تخدمها طيران الجزيرة بشكل جيد من خلال عدد متنوع من شرائح العملاء. فلكم السياحة، ولديكم الأعمال، ولديكم العائلات والأقارب الذين ينتقلون بين تلك الوجهات والكويت، ولديكم حركة العمالة. ومن ثم فإننا في وضع جيد لمواصلة اغتنام فرص النمو في هذا السوق، ولا نرى أي قيود على القيام بذلك، باستثناء القاهرة كما تناولتها.

فيما يتعلق بالعائد، والفروق بين الربع الأول والربع الثاني أو سنة 2023 و2024 هي بيئة العمل بقطاع الطيران. لقد قمنا بتغطية تراجع السعة الذي شهدناه في بعض الأسواق في وقت سابق. والشيء الآخر الذي نحن واضعون بشأنه هو الطريقة التي وضعنا بها السعة في الأسواق واخترتنا زيادة التواجد بها هذا العام مقارنة بالعام الماضي.

بالطبع، هذا فقط بسبب الدروس المستفادة من الربع الأول والثاني والثالث من سنة 2023، والتي سمحت لنا بالقيام بذلك في عام 2024. نستمر في التعلم، ونستمر في مراقبة الوضع عن كثب، ونواصل مطابقة الاختلالات والتوازنات بين العرض والطلب، حيث نحتاج إلى ذلك، لتحقيق العائد. شكرًا لكم.

حاتم:

تمام. سؤال من ..... تهانينا على ربع قوي جداً. ويبدو أن هناك انخفاض في معدل تشغيل الأسطول. هل يعني ذلك أن الشركة تعمل على تقليل معدل تشغيل الأسطول لمواجهة السعة الفائضة؟ كما أن معدل إشغال المقاعد يقل من ربع سنة إلى ربع سنة. هل هو لنفس السبب أم لانخفاض حركة الركاب في أبريل ومايو؟

باراثان:

سؤال جيد. إن سوق الشرق الأوسط مثير للاهتمام للغاية، وأعتقد أنكم جميعاً معتادون عليها. فإذا نظرت إليها، فستجد أن لديك فترات انتقالية ولديكم فترات ذروة. الآن، في الغالب، في السنوات

السابقة، ما قمنا به هو أننا طبقنا نفس الجدول الزمني والسعة على الفترات الانتقالية كما فعلنا في فترات الذروة.

من الواضح أنه بالنسبة للفترات الموسمية، فقد ثبت لنا في الوقت الراهن، أنه من الحكمة دفع وزيادة معدل تشغيل الأسطول بشكل قوي وسريع وزيادة ذلك خلال أشهر الذروة، وحتى خلال فترات الذروة في الفترات الانتقالية، مع وضع طائراتنا في الصيانة، سواء أكانت صيانة كلية أو مجرد إجراء بعض الفحوصات التي يجب أن نجريها على الطائرات في الفترات الانتقالية. وكما تناولنا في الربع الأول، فإن الأمر كله يتعلق بإدارة السعة والتخطيط المتعمد للصيانة التي اتخذتها الجزيرة خلال الربعين الماضيين، والتي سنقوم بها أيضًا بعد الربع الثالث.

الآن، في الربع الثالث، سيكون معدل تشغيل الأسطول مختلف تمامًا عن الربع الأول والربع الثاني. فإذا نظرنا فقط إلى شهر يوليو وحتى نهاية شهر يونيو، فإن هذه الأرقام أفضل بكثير من تلك التي سجلت في الفترة من يناير إلى مايو من هذا العام. لذا، سنتناول الأمر عندما يتعلق الأمر بمعدل تشغيل الأسطول. نحن لا نخفض معدل تشغيل الأسطول أو السعة عن عمد طوال الموسم، لكننا نفعل ذلك فقط في الفترة الانتقالية. شكرًا لكم.

**حاتم:** سؤال من ..... هل سيكون حجم الأسطول في الربع الثالث 24 طائرة، أم تخططون لإضافة طائرات مؤجرة مع الطاقم للربع الثالث المزدحم؟

**باراثان:** عندما يتعلق الأمر بالأسطول، فقد استلمنا للتو الطائرة 24. وجاء ذلك في وقت مبكر جدًا من الربع الثالث، وهو تقريبًا في نهاية موسم الصيف، في موسم صيفي مزدحم. لقد استخدمنا الطائرات الموجودة في الأسطول بشكل انتهازى في الوقت الحالي. ولكن بحلول النصف الأخير من الربع الثالث، وهو في الأساس شهر سبتمبر وما بعده، أو أواخر أغسطس وما بعده، لن نحتاج إلى 24 طائرة. سنعمل فقط على تشغيل 23 طائرة بقوة شديدة وبمستويات إشغال عالية، كما سنعمل الشيء ذاته في الربع الرابع. شكرًا لكم.

**حاتم:** لدينا سؤال من ..... ما هي المصاريف الرأسمالية والتمويل المطلوب في العام المقبل؟ وهل يمكنك تقديم توجيهات بشأن عدد الركاب والإيرادات لكل راكب خلال العام المقبلين.

**باراثان:** دعوني أتناول السؤال الثاني المتعلق بأعداد الركاب. نحن لا نقدم أعداد الركاب السنوية على وجه التحديد على مدار السنوات. ولكن إذا رأيتم تعليقي الأولي حول نمذجة دفتر الطلبات من إيرباص ومتطلبات سعة مبنى الركاب T5، أعتقد أنكم تعرفون إلى أين نتجه من حيث النمو.

وسوف يحدث النمو مع حقيقة مفادها، أولاً، أننا سنستلم المزيد من الطائرات في الأسطول خلال جدول التسليم الذي لدينا مع إيرباص في 26 عملية تسليم مؤكدة، 18 طائرة neo320 وثمانية طائرات neo321، وثانياً، سنبدأ تدريجياً في رؤية نتائج التحول الاستراتيجي في إدارة المصروفات.

إن هذا بمثابة جزء من جهود التحول والدافع الذي يسعى إليه كريشنان وفريق العمل. ونأمل أن نوفر لكم مزيداً من التوضيح في الربع الثالث خلال المؤتمر الهاتفي لمفاجأتكم بعدد من الأمور التي ستقوم بها الجزيرة بينما نتطلع إلى زيادة السعة بين الوقت الحالي وسنة 2026 و2027.

من حيث المصاريف الرأسمالية، لدينا خطوط مصرفية كافية في الكويت، كما أن لدينا داخل خطوط الخزنة الخاصة بنا المصاريف الرأسمالية التي نحتاج إليها. تم تمويل معظم دفعات ما قبل استلام الطائرات بالكامل تقريباً من خلال النقد، مع الاقتراض في حدود قليلة جداً، كما رأيتم. وسيظل ذلك مستمراً. ومع ذلك، عندما نصيغ بوضوح ونوافق على بعض أنشطة التحول، سنكون قادرين على إعطائكم مؤشراً واضحاً على خط المصاريف الرأسمالية الخاص بنا، ربما في المؤتمر الهاتفي للربع الثالث، أو إن لم يكن ذلك متاحاً، سيكون عبر المؤتمر الهاتفي للربع الرابع.

شكراً لكم. سؤال من ----- . هل يمكنك تحديد التأثير المالي، إن وجد، الناجم عن أعطال التقنية العالمية الخاصة بشركة ميكروسوفت الشهر الماضي؟

حاتم:

شكراً على سؤالك. لقد كان يوماً صعباً بالنسبة لشركة الجزيرة، كما كان الحال بالنسبة للعديد من شركات الطيران في جميع أنحاء العالم التي مرت بمشاكل مماثلة. ولقد تأثر الآن ما يقرب من 5,497 عميلاً، بمتوسط تأخير 161 دقيقة من الرحلة.

باراثان:

ولكن الخبر السار هنا في طيران الجزيرة هو أنه نظراً لمرافق مبنى الركاب T5 المخصصة وحقيقة أننا قادرون على التحكم في رحلة العميل من البداية إلى النهاية في مبنى الركاب في الكويت، لم نقوم بإلغاء رحلة واحدة عبر الشبكة. نعم، كان هناك تأثير مالي بسيط، لكنه لم يكن كبيراً، ولم لم يكن كبيراً حتى نذكره في هذه المكالمات اليوم. شكراً لكم.

بعض المتابعات من ----- . هل هناك أي تحديثات بشأن مبادرات التكلفة الجارية والادخار المحتمل في عامي 2024 و2025؟ وهل كانت هناك أي بنود غير متكررة أثرت بشكل إيجابي على صافي أرباح الربع الثاني؟

حاتم:

شكراً على سؤالك. اسمحوا لي أن أحيلكم إلى كريشنان ليتولى الإجابة على هذا السؤال. لحظة.

باراثان:

كريشنان:

للإجابة على السؤال الثاني أولاً، لا توجد أي بنود غير متكررة في حساب الأرباح والخسائر والتي أفادت صافي الربح في الربع الثاني. كان البند الوحيد غير المتكرر هو خسارة 2.5 مليون في الربع الأول بسبب انخفاض قيمة بعض العملات في شبكتنا.

فيما يتعلق بمبادرات التكلفة والادخار التي بدأناها، كل ما يمكنني قوله هو أننا على المسار الصحيح. فأنتم ترون المزايا بالفعل. لقد رأينا المزايا في الشهرين أو الثلاثة أشهر الماضية. لا يمكنني أن أخبركم بالرقم المحدد، لكننا حددنا أهدافاً لأنفسنا على المستوى الداخلي. وبحلول نهاية العام، سترون بالفعل المزايا الكاملة التي حققناها. أعتقد أنه من السابق لأوانه الآن أن أعطيك أي مؤشرات على الرقم، ولكن بالتأكيد، نحن على المسار الصحيح، وقد رأينا بالفعل المزايا حتى الآن.

حاتم:

شكراً لكم. السؤال الأخير هو سؤال آخر من ----- . هل يمكنك تقديم تحديث بشأن خطط توسع مبنى الركاب رقم 5 ومبنى الركاب رقم 6؟

باراثان:

شكراً لك على السؤال مرة أخرى بشأن مبنى الركاب. سأكرر مرة أخرى. فكما قلت، فيما يتعلق بملف دفتر طلبات الطائرات من إيرباص، نحتاج إلى زيادة سعة مبنى الركاب، وخاصة مع توقعات وصول 26 طائرة إلى طيران الجزيرة من عام 2026 فصاعداً.

حالياً، وفي ظل خطط الموافقة التي لدينا، لا نرى أي عقبات. ونحن مستمرين، وفي الواقع، نقوم بالكثير من العصف الذهني فيما يتعلق بتكوين مبنى الركاب الأفضل الذي سنحتاجه بين البصمة التجارية وبصمة الركاب للحصول على أفضل مزيج من العائدات في مبنى الركاب.

لقد رأينا نتائج رائعة من السوق الحرة، وسنعمل في الواقع على تنمية الأعمال المجاورة عبر علامتنا التجارية من تجربة مبنى الركاب التي مررنا بها، سواء في مبنى الركاب أو خارجها وذلك لتوسع مبنى الركاب T5. سنحتاج إلى توسع مبنى الركاب في غضون 24 شهراً. فيما يتعلق بالتصميم، إن مبنى الركاب يعد في مرحلة التصميم. إننا بصدد الحصول على الموافقات وهي قيد المراجعة.

عندما أقول إن الموافقات قيد المراجعة، فإن الكويت شهدت الآن بيئة عمل أفضل، بالنظر إلى التغييرات الأخيرة، في طريقة تقديم الموافقات. لقد حصلنا على عدد من الموافقات في الأعمال التي تدعم قطاع الطيران. وعلى نحو مماثل، نحن ننتظر الموافقات النهائية لمبنى الركاب، أي توسع مبنى الركاب رقم 5.

أما بالنسبة لمبنى الركاب 6، فبالإضافة إلى توسع مبنى الركاب 5، فإن مبنى الركاب 6 سيكون بمثابة تغيير لقواعد اللعبة، تماماً كما ستكون طائرات neos321 بمثابة تغيير لقواعد اللعبة

بالنسبة لشركة طيران الجزيرة. إننا متحمسون للبناء على الخطط الخاصة بذلك. إلا أن هذه خطوة واحدة بعد توسع مبنى الركاب 5. وكما تعلمون، هناك خطط أخرى لتوسع مبنى الركاب في الكويت، وهذا يبشر بالخير فقط لكلا الناقلين الوطنيين في الكويت. شكرًا لكم.

**حاتم:** لقد وردتنا بعض الأسئلة الأخرى. سؤال من ----- هل يمكنك التعليق على سياسة توزيع الأرباح وتوزيع الأرباح كل نصف عام؟

**كريشان:** لذا، في العامين الماضيين، كنا نوزع الأرباح بالكامل كأرباح أسهم. وسننظر في الأمر بحلول نهاية العام. ولم نوص بتوزيع أرباح مرحلية، لأننا نريد أن نرى كيف ستسير الخطط لبقية عام 2024. ونحن متفائلون للغاية بشأن ذلك، لذا نأمل أن نتمكن من توزيع أرباح للمساهمين بحلول نهاية العام.

**حاتم:** لدينا سؤال من..... هل تعتقد أن عدد الركاب الذين يستخدمون مبنى الركاب T5 سوف يتبع نفس اتجاه النمو مع التوسع المتوقع إلى 7 ملايين في عامي 2026 و2027؟

**باراثان:** شكرًا لكم. إنه سؤال رائع، وهو سؤال نتحمس له بشدة. لقد بنينا مبنى الركاب T5 بسعة استيعابية تتراوح بين 2 إلى 2.5 مليون راكب. وإذا رأيت ما تمكنت الجزيرة من تصميمه وهندسته من أنظمة أمنية وأنظمة أمتعة ومكاتب تسجيل وصول وحتى ترتيبات الصعود إلى الطائرة ذات الأولوية في صالة الركاب، مع الجسرين الجويين المخصصين لدينا وأجهزة التحكم عن بعد، فقد تمكنا تقريبًا من مضاعفة التعامل مع ما تم بناء مبنى الركاب من أجله.

الآن، نحن بحاجة ماسة إلى التوسع مع نمونا المستقبلي. وسنكون سعداء جدًا بالسماح بمزيد من الملائمة في مبنى الركاب. ومن بين المجالات التي نتطلع إليها إمكانية الوصول إلى استراحة وصول أكبر. إذا مر أي منكم عبر صالة الركاب T5 ، فستعرفون أنه لن يتمكن من الوصول إلى استراحة الركاب لأنها ممتلئة بنسبة 99.9% في 99.9% من الأوقات. لذلك سنقوم بالتأكد من بناء المزيد من وسائل الراحة. بالطبع، سيكون هناك مساحة تجارية أكبر في توسعة مبنى الركاب T5 ، لكننا سنقوم بالتأكد بزيادة حجم القيمة من الاستثمارات في المطار. شكرًا لكم.

**حاتم:** سؤال آخر من ----- هل هناك أي تحديث بشأن المشروع المشترك السعودي في المنطقة الشرقية بالدمام؟

**باراثان:** لا، لا تعليق على ذلك. وكما أعتقد أنكم جميعًا تعلمون، فقد أوفينا بجميع الالتزامات فيما يتعلق بعملية تقديم الطلب. ونحن ننتظر النتيجة، لكننا لم نسمع شيئًا. شكرًا لكم.

حاتم:

لدينا سؤال من ..... هل يمكنك أن تشاركنا بأفكارك حول التوسعات المخطط لها من قبل العديد من الجهات في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي، وخاصة أولئك الذين يتخذون من المملكة العربية السعودية مقراً لهم؟ هل يمكنك التعليق على وضع العرض والطلب الحالي وعلى المدى الطويل.

باراثان:

شكراً لكم. انظر، إنه سؤال رائع. إذا نظرتم إلى النمو النسبي الذي شهدته المملكة العربية السعودية، ورأيتم بصمة الجزيرة في المملكة العربية السعودية واستثمارات المملكة العربية السعودية في التطوير والنمو ووجهات الترفيه، فقد كنا مستقيدين كبيرين من ذلك، حتى من تغييرات السياسة في المملكة العربية السعودية، من فتح السوق الدينية من نوافذ ضيقة إلى أساس سنوي أوسع.

نعم، لقد رأينا عددًا من خطوط الطيران تقوم بشراء طائرات لتوسعة عملياتها في مناطق معينة، لكننا متفائلون جدًا بشأن الكويت كمركز وكيف يمكن لكلا الناقلين الوطنيين خدمة هذا السوق التي تبحث عن اتصال مباشر من الكويت إلى نقاط ستمنح العملاء تجربة سلسلة ومباشرة.

نعم، لقد رأينا الكثير من خطط التوسع عبر العديد من البلدان في دول مجلس التعاون الخليجي، وأماكن أخرى أيضًا. لكننا نركز بشدة فيما يتعلق بما نحتاج إلى القيام به، من حيث الحصول على المنتج المناسب وشريحة السعر المناسبة وتحديد القيمة المناسبة لعملائنا، بما في ذلك بناء سعة سلسلة التوريد الخاصة بنا لتلبية احتياجاتنا المباشرة من داخل مطار الكويت.

لذا فإننا لا نشغل أنفسنا كثيرًا بما نراه في البيئة الخارجية، لأننا نركز بشكل كبير على الفراغات والفرص المتاحة لنا والتي نستطيع أن نستغلها في الكويت، والقيمة التي يبحث عنها العملاء بالاتصال المباشر من الكويت إلى كل هذه الأسواق. شكرًا لكم.

حاتم:

سؤال آخر من ..... هل هناك أي تحديث بشأن إنشاء مركز الصيانة، والاستعانة بالمصادر الداخلية لتلبية الاحتياجات، ومتى تتوقع أن تبدأ عمليات تسليم طائرات إيرباص؟ وهل من الآمن أن نفترض أن أسطول طيران الجزيرة سيظل ثابتًا عند 24 طائرة في عام 2025؟

باراثان:

دعوني أبدأ بسؤال الأسطول أولاً. فيما يتعلق بوصول الأسطول إلى 23 - 24 طائرة في عام 2025، يمكنكم اعتبار ذلك خط الأساس. ومع ذلك، عندما نرى ارتفاعًا في الطلب في فترات الذروة، فقد فعلنا ذلك من قبل في طيران الجزيرة، حيث استأجرنا ما بين طائرتين إلى ثلاث على أساس عقد إيجار مع الطاقم بطريقة ذكية للغاية للاستفادة من فرصة العائد وتعظيمها في أشهر الصيف. ونحن مستعدون للقيام بذلك وسنفعل ذلك عندما نرى ذلك مناسبًا وضروريًا. لذا لا يوجد قلق حقيقي فيما يتعلق بالأسطول.

فيما يتعلق بجداول استلام الطائرات من إيرباص، بالطبع، نتحدث إيرباص مع جميع العملاء. لم نر أي شيء يخرج إلينا بالتأكيد من إيرباص فيما يتعلق بأي تأثيرات على جدول التسليم حتى الآن. ولدينا عدد من الروافع المالية التي يمكننا الاستعانة بها لضمان حصولنا على السعة الأساسية، مع بعض المبادرات التي سنتخذها في الربع الثالث والربع الرابع، لضمان المرونة وزيادة السعة عندما نحتاج إلى ذلك في عامي 2026 و2027.

حاتم:

نعم. السؤال الأخير من -----. هل من العدل أن نفترض أن مساهمة الربع الثاني والثالث في الإيرادات وصافي الأرباح ستكون حوالي 70% من أرقام العام بأكمله؟ وهل تتوقع خفض مستويات الاستخدام في الربع الأول والربع الرابع؟

باراثان:

دعوني أتناول الجزء الثاني من السؤال أولاً. فيما يتعلق بمعدل تشغيل الأسطول، فإن الربع الأول من الربع الرابع، إذا كنتم قد رأيتم ذلك بنجاح خلال السنوات القليلة الماضية، باستثناء فترة التعافي بعد كوفيد، حيث كان معدل تشغيل الأسطول مرتفعاً للغاية بسبب الارتفاع في الطلب ونقص السعة، فإن هذا الاتجاه سيستمر. هذا الاتجاه مستمر.

عندما نجد منافسين أو حتى طاقة جاذبة للسوق في أسواق معينة، سنزيد من معدل تشغيل الأسطول، ونحن لا نخجل من القيام بذلك. لكنني أعتقد أنه في العام المقبل، ستري، فيما يتعلق بالربع الأول، أن شهر مارس متضمناً شهر رمضان كامل، وإذا نظرت من حيث نافذة التخطيط المستقبلي، فمن المنطقي فقط في فترة كهذه، ستقوم جميع شركات الطيران، وليس فقط طيران الجزيرة، بتعديل إمدادات السعة وفقاً لطلب السوق في شهر رمضان المبارك. نعم. وما هو الجزء الآخر من السؤال، من فضلك؟ الجزء الأول؟

حاتم:

إذا كان الربع الثاني والربع الثالث سيشكلان 70% من إيرادات العام بأكمله والدخل الصافي؟

باراثان:

نعم. أعتقد أننا لا نستطيع أن نعطيكم التوجيهات اللازمة. فنحن نقدم، كما قدمنا اليوم، الأرقام كما هي من خلال ما قدمناه في البورصة. وفيما يتعلق بالتوقعات، فقد قدمنا لكم نظرة عامة حول ما نرى أنه سيكون عليه الربع الثالث ومسار العام بأكمله على خلفية الزخم القوي الذي شهدناه في الربع الأول والربع الثاني.

لذا، سواء كان 70% أو 80% أو 50%، فلا يمكننا التعليق على أي تفاصيل في الأرقام. ولكن الزخم، إذا رأيتموه يستمر في الربع الأول والربع الثاني، وتعليقاتنا الأولية حول ما نراه في الربع الثالث من حيث الطلبات وما أوضحناه من حيث الحجوزات المسبقة التي استملناها، يمكنكم استنتاج بشكل أساسي أنكم تنظرون إلى ربع ثالث جيد لهذا العام.

**حاتم:** شكرًا لكم. أعتقد أنه لا توجد أسئلة أخرى في هذه المرحلة.

**باراثان:** شكرًا لكم. إنها الساعة 4:00 بالضبط، وأنا أقدر وأشكركم جميعًا حقًا على المشاركة في المؤتمر الهاتفي للربع الثاني اليوم وأتطلع إلى التواصل، وأتطلع أنا وكريشنان إلى التواصل معكم جميعًا في الربع الثالث. شكرًا لكم.

**حاتم:** شكرًا جزيلًا لكم، باراثان وكريشنان، وشكرًا لكم جميعًا على المشاركة. وبهذا نختم مكالمة اليوم. أتمنى لكم قضاء بقية اليوم على خير. شكرًا لكم.